

事故データの見方 読み方 考え方(3)高齢者にはなぜ出会い頭の事故が多いのか(3)

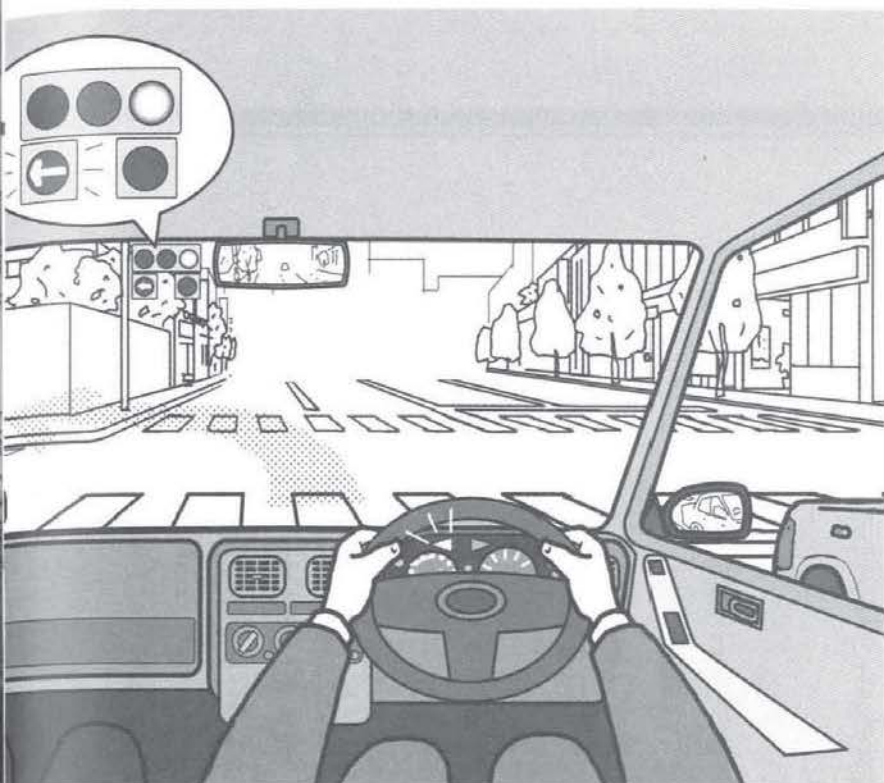
著者	吉田 信彌
雑誌名	人と車
巻	43
号	7
ページ	20-22
発行年	2007-07-01
URL	http://id.nii.ac.jp/1204/00000458/

事故データの見る読み方考え方

高齢者にはなぜ
出会い頭の事故が多いのか③

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌



交差点の前で

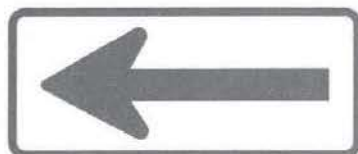


図1 何を示していますか？

亀の甲より……

図1は白地に青の矢印である。青地に白なら一方通行の標識であるが、色が反対である。何を示すご存知だろうか？ 最近はめったに道路ではお目にかかることがなくなつた。私の住む仙台近郊ではみかけない。京都の堀川五条の交差点でみつけて、なつかしくさえ思った。

図1は左折可を示す標示板である。対面する信号が赤であつても、これがある所では左折できる。

図2のように電光式である場合は、信号機の下に左方向を指す青の矢印が点灯したならば、左折可である。

では、点灯するのが青の矢印でなく黄色の矢印なら、どういう意味かご存知だろうか？

黄色だから注意して進めばよい、というくらいに受け取られるのではないだろうか。黄色の矢印は路面電車に対する信号である。路面電車のある都市は限られるので、日本のほとんどの地域の若い人たちは黄色の矢印信号を見たことがないだろう。免許試験のときにだけ覚え、その後は忘れている人が多いかもしれない信号の知識である。

この二問は、若い世代にはややマニアックな質問だったかもしれないが、高齢者には昔なつかしい信号クイズだったのではないだろうか。亀の甲より年の功。高齢者なればこそ

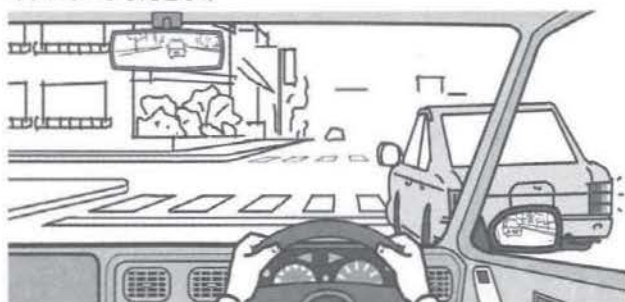


図4 信号機のない横断歩道の前で(2)

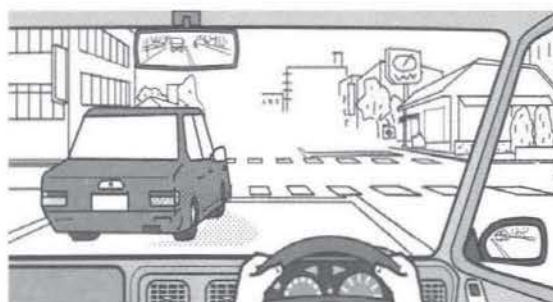


図3 信号機のない横断歩道の前で(1)



図2 信号機のある横断歩道の前で

経験に裏打ちされた豊富な知識というものがあろうのではないだろうか。

左折可付き信号の意外な危険

図2は、左折可の矢印が点灯した交差点に入ろうとする状況である。交差点には横断歩道がある。このような状況で、私が横断歩道を横切つて左折した直後に、同乗していた先輩に今の左折は安易だ、とクレームをつけられたことがあった。

彼がいうには、左折車線の右側の直進や右折専用のレーンには停車中の車がいた。それらの停車車両の陰から歩行者や自転車が行きこんでくることがある。それらの有無を確認するために横断歩道の前で一時停止すべきだ、というのである。

交通心理学の先輩でもある彼は、親戚のおじさんに若いときに運転をたたきこまれた。横断歩道の前に停

車中の車があるときはその陰に歩行者ありと思え、とうるさくいわれた、という。そのおじさんは今の高齢者世代である。

現在の法律では、歩行者用横断歩道の信号が赤の場合は左折可の信号に従い左折することができる。安全が確認できれば一時停止までの義務はない。それに左折車両が進行するときに横断する歩行者用信号が青に設定されることは現在ではないし、交差する方向の車道も赤であるのがふつうである。京都の堀川五条のように交差する方向が青の箇所もあるが、その場合は左折可の車両が流入する車線と交差方向から直進してくる車両の入る車線とは別にされている。要するに、左折可の車と交差する道路からの車が合流しないように制御されている。

しかし、昭和四十年代の前半に私が高校に自転車通学していた頃には、左折可の信号交差点で交差する方向からの歩行者や車との合流に注意しながら左折していたように思う。そこは記憶だけに怪しいのだが、先輩のいうように、左折可の信号を通過するとき横断歩道上の歩行者に配慮すべきであった。また歩行者用

信号を無視して横断する歩行者や自転車に対しては「防衛運転」を心がけるのが当然であろう。

信号機のない横断歩道の隠れた危険

次のイラストは、信号機のない横断歩道を通過しようというところである。左側に駐車中の車がある(図3)、あるいは中央線寄りに右折待ち中の車がいる(図4)。その場合、つい駐停車中の車の側方を通り抜きたいところである。このような書面で見ると、それほどではないが、道路ではつい行きたくなるのが運転者の性(さが)である。ここはもちろん通り抜け不可である。

先輩のおじさんがやかましく横断歩道を通り抜ける危険を指摘したのは正しい。昔は、そのような信号機のない横断歩道を仙台の中心部でよくみかけたものだった。そこを通行するときの危険性が、先の左折可の信号を左折するときの危険と類似することはわかりただけだろうか。ところが、信号機のない横断歩道はだんだん姿を消し、横断歩道のあるところは押しボタン式などを含め、すべて信号で制御するようにな

つていった。すくなくとも私の住む仙台ではそうである。それが行政側の方針だったのだろう。

今は信号の指示通りに通行すれば大過なくすむように環境が整備された。最近の「歩車分離」式になると、信号による制御は徹底する。

もちろん、それでも信号を無視する人はいる。青信号になっても、交差する方向から赤信号の変わり目に乗じて進入する車がいるように、歩行者信号を無視して駆け込む歩行者や自転車がいる。それに警戒しなければならぬが、それでも信号のシステムのおかげで運転者が楽になったことは確かだろう。

このような信号の移り変わりを考えると、高齢のベテランの運転者は、昔のように信号をあてにすることなく左折可の信号でも用心する習慣がついているのではないだろうか。左折可の信号を青信号と誤解し無警戒に猛スピードで左折する車のあることを知っているの、歩行者としてもいつその用心をするのではないだろうか。そして、横断歩道付近の車両の側方を通過するときには警戒を怠らない。というように高齢ドライバーのほうが、交差点で用心深い

のではないかとさえ思える。

年の功はあるか？

わが国の交通事故の死者および事故数のピークは昭和四十五年であった。それ以降ほぼ十年は減少の一端をたどる。その減少ぶりは世界に誇れる成果であった。それをもたらした要因の一つに信号機の整備をあげることができる。

もう一つの見逃してならない要因として、昭和四十七年に制定された労働安全衛生法を指摘しておきたい。これによって、企業が従業員の交通安全により深くかわるようになったことが大きいと私はみている。その議論はまたの機会にするが、現在の高齢ドライバーはそうした変遷を経験してきた世代である。彼らは、信号が未整備の交差点で確認がうるさく求められた時代をくぐりぬけてきた世代であった。

ところが、データはその高齢者世代の「年の功」を否定する。前回までの連載で示してきたように、高齢者のほうに出会い頭事故が多いという統計と安全確認の問題が多いとする観察報告とがある。今回のイラ

ストのような危険予知訓練のテストを行うとすれば、高齢者のほうがテスト成績がよいと期待できそうだが、危険性のテスト成績でも高齢者のほうが劣るという研究報告がある。

私の先輩のおじさんのように昔の知恵が習慣となり、より用心深くなっている例は少数派なのかもしれない。多くの高齢者は、昔の用心が取り越し苦労となれば、わるい意味の適応をしてしまう。便利な信号システムに飼いならされてしまい、だんだん確認もおろそかになった、というのが実情なのだろうか。

それにしても、一般に年齢を重ねれば相応に知恵がつくが動作が衰える、というのが加齢についていわれることである。スポーツ選手が好例である。交通安全ではそういう法則は成り立たないというのだろうか。次回にそこを含めて検討し、高齢者の交差点事故について結論を出してみよう。

(よしだ・しんや)

文献

(1) 蓮花一己・石橋富和・尾入正哲・太田博雄・恒成茂行・向井希宏「高齢ドライバーの運転パフォーマンスとハザード知覚」『応用心理学研究』第二十九巻一号、一〇一十六頁(二〇〇三年)